

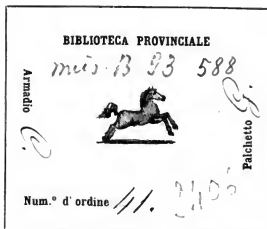
DEVINCENZI
—
ORDINAMENTO
DELLE FERROVIE

SALE

OV.
anea

VITTORIO EM. III

3
8
LI



DELL' ORDINAMENTO
DELLE FERROVIE IN ITALIA



DELL' ORDINAMENTO
DELLE FERROVIE IN ITALIA

E SPECIALMENTE
NELLE PROVINCE MERIDIONALI

CENNI

DI

G. DEVINCENZI

DEPUTATO AL PARLAMENTO ITALIANO



TORINO
TIPOGRAFIA EREDI BOTTA

1861



NB. *Le ferrovie colorate nella mappa son quelle che dovrebbero esser costrutte o compiute prima delle altre.*



Tracer un chemin de fer est un
des problèmes les plus compli-
qués que l'on puisse avoir à
résoudre. Dano

Quando ebbi a reggere il dicastero di agricoltura, commercio e lavori pubblici in quella parte d'Italia, che testè formava il regno di Napoli, mi parve cosa necessaria sopra ogni altra di farmi a studiare, per quanto fosse possibile in tempi agitatissimi, i principali e più urgenti bisogni di quelle contrade, che potevano essere soddisfatti da quel ripartimento di amministrazione commesso alle mie cure, perchè il Governo centrale ed il Parlamento potessero avere gli elementi sopra cui stabilir le leggi, che dovranno ricondurre a prosperità, e dirò quasi a novella vita quelle importantissime provincie italiane, che oltre ogni credere sono state sventuratissime per lunga successione di pessimi Governi. E tanto più mi pareva esser ciò richiesto, in quanto che quelle provincie sono pochissimo note, benchè sieno così gran parte d'Italia; e per supreme ragioni politiche ed economiche debbono immantinenti esser rilevate dalle condizioni in cui si ritrovano. Ma egli è fuor di ogni dubbio che se quelle contrade richiederanno per qualche tempo le no-

stre più assidue cure, tanti elementi di prosperità, come in germe, racchiudono in seno, che presto ne saremo rimeritati dalla grandissima potenza che ne deriverà al novello Stato.

Or è mio intendimento di venir toccando di alcuni di questi principali bisogni, sembrandomi di far opera non del tutto vana; e comincerò dalle strade ferrate.

I

Il sistema ferroviario italiano dovrà mirare a quattro principalissimi scopi:

1° Rannodare, e per così dire ravvicinare le provincie italiane fra loro per meglio conseguire l'unità politica e morale d'Italia, per isvolgere i principii della nostra nazionalità e per rendere agevole ove che sia l'azione del Governo;

2° Soddisfare ai bisogni economici e civili di ciascuna provincia, e così sviluppare ampiamente la ricchezza e civiltà di tutta la nazione;

3° Facilitare i nostri traffichi collo straniero, e richiamare in Italia il maggior commercio di transito, ed in ispecie il gran commercio *asiatico-europeo*;

4° Provvedere alla difesa nazionale.

Sicchè le strade ferrate fra noi non solo concorreranno alla nostra prosperità economica e civile, ma saranno il più valido mezzo per compiere e rafforzare la nostra rigenerazione politica. Fra le gravi difficoltà, che incontrava l'unità italiana, vi era la stessa configurazione d'Italia; ma mercè le strade ferrate ora non vi ha più nè grandi distanze, nè catene di montagne; e quando la più lunga delle nostre ferrovie sarà compiuta noi andremo da Torino ad Otranto in minor tempo che, alcuni anni or sono, non si andava da Torino a Genova, o che ora non si va da Napoli a Foggia, o

da Roma a Perugia. Questo riavvicinamento di paesi e di uomini, quanto dovrà contribuire all'unità politica e morale d'Italia, alla sua prosperità economica, alla sua civiltà ed alla sua difesa, non è a dire; e di sicuro non vi ha alcuno che non sia persuaso che urgentemente faccia mestieri di provvedervi. Torino è ora *per spazio* più distante da Otranto che da Londra o da Berlino, e *per tempo* poco meno che l'Inghilterra non sia dagli Stati Uniti di America. È necessità assoluta che queste enormi distanze svaniscano immediatamente.

Sebbene io non intenda di ragionare del sistema generale ferroviario italiano, pur volendo parlare delle strade ferrate da stabilire nelle provincie meridionali non potrò fare a meno di spesso escire da quei confini. Chi vorrà farsi un concetto compiuto delle ferrovie esistenti in Italia, e di quelle in costruzione, o in progetto, potrà leggere la bella relazione sulle strade ferrate italiane fatta al finir del presente anno dall'onorevole commendatore Jacini, allora ministro dei lavori pubblici, della quale questo mio scritto non sarà, per così dire, che come un'appendice.

Nel già regno di Napoli per lo innanzi si era solo ragionato indeterminatamente di strade ferrate senza proposito di costruirle, e le stesse concessioni fatte o promesse erano incertissime; sicchè vi avea ancora grandissimi dubbi sin intorno alle linee principali da stabilire. Però, dai primi giorni che ebbi a reggere quel dicastero di agricoltura, commercio e lavori pubblici, ponendo mente alla grande necessità che avea il Governo di bene intendere qual fosse il sistema ferroviario più accomodato a quelle provincie, nominai una Commissione di strade ferrate composta di chiarissimi ingegneri ed economisti, perchè ricercassero intorno a questo importantissimo argomento. Conoscitori come essi erano delle condizioni topografiche ed economiche di quelle provincie, apportarono nel seno della Commissione

gran copia di conoscenze speciali, che potettero facilmente farci concordare in un sistema generale di strade ferrate. E qui mi giova di dar pubblico attestato di gratitudine a quegli egregi uomini, che con tanta solerzia e con tanto amore corrisposero al mio invito. Nè poche informazioni mi vennero fornite dall'ufficio topografico di Napoli, e da molti valorosi ingegneri, che mi son tornate utilissime per istabilire alcune linee. Confido che la relazione che sarà pubblicata da quella Commissione vorrà confermare colla sua autorità moltissime delle cose che verrò cennando in questo mio scritto (1).

Mi farò qui dunque a raccogliere brevemente quanto mi è sembrato più degno di considerazione, e comincerò dal descrivere le tre strade longitudinali, che sono come la base e fondamento di tutto il sistema ferroviario italiano.

I

STRADE LONGITUDINALI.

Queste strade, che percorreranno da un'estremità all'altra l'Italia, e che più urgentemente son richieste per tor di mezzo le enormi distanze del nuovo Stato, e per provvedere alla difesa nazionale, sono:

- 1° La strada adriatica;
- 2° La strada mediterranea;
- 3° La grande strada centrale.

(1) Io scrivea queste pagine prima che la relazione della Commissione fosse stata pubblicata. La lettura di quella bella relazione ha confermato le mie previsioni. Vedi *Sulle ferrovie napoletane, Relazione della Commissione creata presso il dicastero dei lavori pubblici.* - Napoli, 1861.

1° — STRADA ADRIATICA — (Chilometri 1188).

Chiameremo così, per brevità di locuzione, questa strada dalla sua maggior lunghezza, che percorre la marina dell'Adriatico.

Descrizione. — TRAFORO DEL CENISIO, *in costruzione*; da Susa per Torino, Alessandria, Tortona, Piacenza, Parma e Modena a Bologna (chilometri 385), *in attività*; da Bologna per Rimini ad Ancona (chilometri 206), *in costruzione*; da Ancona alla foce del Tronto (chilometri 88), *in progetto*; dalla foce del Tronto per Pescara, Ortona, Vasto, Foggia, Barletta, Bari, Brindisi e Lecce ad OTRANTO (chilometri 509), *in progetto*.

DIRAMAZIONI — (Chilometri 116.)

a) Da Lecce a Gallipoli (chilometri 37), *in progetto*. Gallipoli è la prima città d'Italia pel commercio degli olii.

b) Da Foggia a Manfredonia (chilometri 47), *in progetto*. Questa linea servirà non solo per Manfredonia, ove è una buona rada, ma per la importantissima regione del Gargano.

c) Di Lanciano (chilometri 7), *in progetto*. Lanciano è città molto importante pel commercio degli Abruzzi.

d) Da Giulia a Teramo (chilometri 25), *in progetto*. Teramo è città capitale di provincia, e vi si raccoglie gran commercio delle regioni appennine.

Sarà questa linea adriatica la maggiore strada italiana, anzi la più importante di Europa, perocchè non solo riunirà direttamente fra loro, e con agevolissime pendenze, meglio che due terzi delle provincie italiane, tutte quelle cioè del versante Adriatico degli Appennini e della vallata del Po, ma sarà la *principale strada del commercio asiatico-europeo*, che sempre più va riprendendo le sue antiche vie del Mediterraneo. Oltre a quello del Cenisio tutti gli altri sbocchi al-

pini, che metteranno in comunicazione l'Italia colla rimanente Europa, non saranno che come grandi diramazioni di questa principale arteria. La strada di Venezia per Udine a Laybach (che ne ricongiunge colla valle del Danubio, coll'Europa orientale, e colla più lunga linea di strada ferrata, quella cioè di Trieste per Varsavia a Pietroburgo), per mezzo della strada di Padova e Ferrara metterà capo a Bologna. La strada di Trento, di Bolzano e d'Innsbruck (che ci metterà in diretta comunicazione col centro della Germania e coi porti del Baltico) per le linee di Verona e Mantova, si ricongiungerà a Modena. La strada di Coira (che ne riunirà alla Svizzera, alla Germania occidentale e del nord, ai paesi renani, al Belgio, all'Olanda ed alla Danimarca, sia pel valico del Luckmanier sia per quello dello Splügen) per Milano cadrà su Piacenza. La strada della riviera ligure di ponente (che ne ricongiungerà col mezzogiorno della Francia, e colla penisola Iberica) per la strada di Genova si riunirà con questa linea a Tortona. E se mai, quando che sia, la strada di Neuchâtel e di Fribourg per Sion e Briga si ricongiungerà a Domodossola, quest'altro sbocco della Svizzera e de' paesi renani per Sestocalende e per Milano confluirà a Piacenza. Senzachè questa ed altre strade, per mezzo del tronco ferroviario del Po da Torino a Venezia, una con le sue molteplici diramazioni, verseranno tutto l'importantissimo commercio della valle del Po e dalle regioni alpine su questa grande linea, e ne riceveranno coll'aiuto delle strade trasversali molta parte del commercio delle regioni mediterranee e delle regioni appennine, e tutto il traffico delle regioni adriatiche, unitamente al gran commercio dell'Oriente, che si verrà raccogliendo man mano nei porti dell'Adriatico e del Ionio.

Per tutta intendere l'importanza di questa strada adriatica fa d'uopo ricordare come sia la sola linea longitudinale che possa per tutta la sua lunghezza percorrer l'Italia con

facilissime pendenze, e con ampiissime curve; perocchè, come la vallata del Po, così il lido dell'Adriatico, offre quasi per ogni dove un terreno pianissimo ed oltremodo agevole allo stabilimento di una gran linea di strada ferrata, se ne eccettui il Gargano, nelle cui vicinanze per altro la strada per continuata pianura può andare da Termoli a Barletta. Or questa natural combinazione fortunatissima rende questa linea l'unica, per cui gli uomini e le mercanzie possano percorrere l'Italia da un estremo all'altro *celeremente*, e con *minore spesa*. E noi dobbiamo essere sollecitissimi di serbare, per quanto più sarà possibile, a questa linea queste due condizioni, che concorreranno non solo a vivificare i nostri traffichi, ma, che è più, ad assicurare all'Italia l'immenso privilegio del commercio asiatico-europeo. Nè esiterò ad affermare che la strada adriatica contiene in sè gran parte del nostro avvenire economico. (1)

2° — STRADA MEDITERRANEA — (Chilometri 1143).

Descrizione. — Da GENOVA a Pisa (chilometri 155), *in costruzione*; da Pisa a Livorno (chilometri 17), *in attività*; da Livorno per Grosseto al Chiarone (chilometri 207), *in costruzione*; dal Chiarone a Civitavecchia (chilometri 44), *in progetto*; da Civitavecchia per Roma a Frascati (chilometri 86), *in attività*; da Frascati a Capua (chilometri 154), *in costruzione*; da Capua per Napoli a Salerno (chilometri 92), *in attività*; da Salerno per Eboli e Tropea a REGGIO in Calabria (chilometri 388), *in progetto*.

(1) Per mantenere questa prerogativa alla strada adriatica noi preferiamo la linea rasente il mare, lungo le Puglie, e non quella suggerita dalla Commissione napoletana. Brindisi e Taranto amendue potranno tornare ad essere due ottimi porti. Ma sia che si continui a restaurare il porto di Brindisi, come par più convenevole, sia che vogliasi migliorare prima il porto di Taranto, sarà sempre da preferire la linea lungo l'Adriatico nelle provincie delle Puglie, perocchè si andrà anche a Taranto più celeremente e con più piccola spesa per la linea lungo il mare, che per qualunque altra, a cagione delle pendenze.

DIRAMAZIONI — (Chilometri 222).

a) Da Caserta per Nola, Sarno e Sanseverino ad Avellino (chilometri 57), di cui costrutti 42.

b) Da Torre Annunziata a Castellamare (chilometri 8), *in attività*.

c) Da Auletta per Potenza al Ionio (chilometri 113), *in progetto*.

d) Da Paola a Cosenza (chilometri 22), *in progetto*.

e) Dal golfo di Sant'Eufemia al golfo di Squillace (chilometri 22), *in progetto*.

Sarà questa strada utilissima, insieme alla strada ligure di ponente, a riunire il commercio della Liguria e di altre provincie mediterranee a Genova ed alle regioni del Po e di oltre alpi, ed a ricongiungere fra loro le regioni mediterranee. Ed acquisterà grandissima importanza specialmente quando ROMA diverrà la città capitale d'Italia, chè per mezzo di questa linea tutte le nostre grandi città, Torino, Genova, Milano, Venezia, Bologna, Firenze, Livorno, Napoli, si ricongiungeranno con ROMA.

Da Salerno in poi sino ad Eholi la sua continuazione è agevole, ma quindi presenta gravissime difficoltà, segnatamente dopo di aver superato il vallo di Diano fra i monti della Basilicata e della Calahria; sicchè forse il compimento di questa linea dovrà differirsi ad altri tempi.

3° — GRANDE STRADA CENTRALE ITALIANA.

(Chilometri 838).

Descrizione. — Da BOLOGNA a Pistoia (chilometri 95), *in costruzione*; da Pistoia a Firenze (chilometri 38), *in attività*; da Firenze per Arezzo a Spoleto (chilometri 199), *in costruzione*; da Spoleto per Rieti ad Aquino (chilometri 160),

in progetto; da Aquino a Capua (chilometri 62), *in costruzione*; da Capua per Benevento, Bovino, Melfi, Gravina e Matera a TARANTO (chilometri 284), *in progetto*.

DIRAMAZIONI. — (Chilometri 193).

- a) Da Gravina a Bari (chilometri 62), *in progetto*;
- b) Da Bovino a Foggia (chilometri 32), *in progetto*;
- c) Da Rieti per Aquila a Popoli (chilometri 99), *in progetto*.

Questa gran linea centrale, unitamente alle altre strade parziali longitudinali, ed alle strade trasversali, provvederà ai bisogni delle nostre importantissime regioni appennine, e le metterà in facile comunicazione con Bologna, Firenze, Napoli e massime con ROMA, e coi porti dell'Adriatico, del Mediterraneo e del Ionio.

Il tratto in progetto da Rieti a Taranto non presenta gravi difficoltà topografiche. E lasciando dall'un dei canti tutti gli altri speciali vantaggi di questa bellissima linea, che ha fine a Taranto, ove non solo potrà ripristinarsi l'antico suo porto, ma stabilirsi, quando che sia, una grande stazione navale, ne giova fare alcune osservazioni che riguardano la *difesa nazionale*. Delle tre linee ferroviarie longitudinali che percorreranno l'Italia, due mal potranno sopperire ai bisogni della guerra. Su strade rasente il mare qualsiasi flotta nemica può impedire il progresso degli eserciti. Una nazione deve sempre aver pronti i mezzi di difesa. E fra i mezzi potentissimi di difesa si vuole annoverare in primo luogo la facoltà di poter riunire facilmente i corpi di esercito, e di poterli fare accorrere ai diversi punti delle nostre frontiere e delle nostre coste. A che risponde maravigliosamente questa nostra linea centrale, per la quale dalle alpi al Ionio un esercito, senza mai costeggiare il mare, potrà percorrere in tutta la sua lunghezza l'Italia, e per mezzo delle strade trasversali

accorrere ovunque sia facilmente alla difesa delle nostre estesissime coste.

Sicchè di queste tre grandi strade longitudinali italiane l'*Adriatica* sarà quella che meglio svolgerà la nostra prosperità economica; la *Mediterranea* quella che in ispecie rannoderà intorno ROMA tutte le nostre grandi città; e la *Centrale* quella che principalmente provvederà alla difesa nazionale, che sopra ogni altra cosa deve esserci a cuore.

II

STRADA DEL IONIO — (Chilometri 500).

Da BRINDISI per Taranto, Rossano e Cotrone a REGGIO (chilometri 500), *in progetto*.

DIRAMAZIONI. — (Chilometri 54).

a) *Da Terranova a Cosenza* (chilometri 54), *in progetto*.

Questa linea del mar Ionio, che è propriamente come una gran diramazione o continuazione della linea adriatica, è di facile costruzione, e sarà una delle più importanti ferrovie italiane, siccome quella che riunirà la Basilicata e le tre Calabrie al rimanente d'Italia, e raccoglierà in un sol gruppo i porti di Brindisi, Otranto, Gallipoli, Taranto e Cotrone; e così vivificherà novellamente tutte quelle regioni di antica civiltà. Inoltre questa linea ne metterà come in contatto colla nostra maggior isola, la Sicilia.

III

STRADE TRASVERSALI.

Le provincie meridionali hanno per ora forse mestieri di due strade trasversali, che congiungeranno i due mari, oltre di quella che sarà formata dalla gran linea centrale,

coll'aggiunta della facile diramazione da Bovino a Foggia (1). Di queste due linee l'una dovrà volgere verso il mezzogiorno e l'altra verso il settentrione. Quella del mezzogiorno sarà la linea di Barletta; l'altra sarà quella di Pescara.

1° — STRADA DA NAPOLI A BARLETTA. —

(Chilometri 238).

Da NAPOLI a Salerno (chilometri 48), *in attività*; da Salerno per Eboli e Meli a BARLETTA (chilometri 180), *in progetto*.

Questa linea percorrendo la vallata del Sele e dell'Ofanto metterà Napoli, che certo diverrà uno dei principali centri commerciali del novello Stato, in comunicazione colle ubertuosissime provincie delle Puglie e coi porti di Taranto, di Brindisi e di Otranto.

2° — STRADA DA NAPOLI A PESCARA — (Chilometri 287).

Da NAPOLI a Ceprano (chilometri 140), *tratto della linea mediterranea e centrale in gran parte costruito* (2); da Ceprano per Celano, Solmona e Popoli a PESCARA (chilometri 147), *in progetto*.

Questa strada non si trova indicata nella mappa che accompagna il mio scritto, perchè solo di recente si è rinvenuta la possibilità di quel varco degli Appennini fra Solmona e Celano (3). E certamente questa sarà la miglior linea che potrà stabilirsi verso il nord nelle provincie meridionali, perchè essa costituirà ad un tempo la più breve unione e di Napoli colla vallata del Po, e di ROMA colle provincie a-

(1) Pag. 13.

(2) Pagine 11 e 13.

(3) Dopo la presentazione alla Camera dei Deputati del progetto di legge per la costruzione delle strade ferrate da Napoli al mare Adriatico ho scritto di nuovo questa parte del mio lavoro.

driatiche e colla grande arteria commerciale italiana. Per questa strada ROMA si troverà congiunta quasi ad ugual distanza con Ancona e con Ortona, i due porti dell'Adriatico che le sono più vicini (1).

Si vede invece nella mia mappa due linee di congiunzione verso il settentrione, fra Napoli e l'Adriatico, cioè, quella della vallata del Biferno e quella della vallata del Sangro, perocchè sino a pochi giorni or sono, e quando facea delineare quella mappa, io era nella opinione dell'universale che quelli fossero i soli passaggi possibili degli Appennini nella parte settentrionale di quelle provincie. E perchè immediatamente al più facile di questi due varchi era da rivolgere ogni cura affine di congiungere al più presto Napoli con Torino, ordinai che si facessero degli studi per vedere quale dei due fosse da preferire. Ma essendo ora stata prescelta la vallata della Pescara, per cui il varco appennino è più agevole, questa ricerca ha perduto ogni urgenza.

E la possibilità, anzi la facilità di costruzione, che ora ci si annunzia di un terzo varco appennino tra Celano e Solmona, ne fa sentire più vivo il desiderio di vedere anche più prestamente ricongiunta Napoli con Torino. La pronta riunione di Napoli per una ferrovia colla vallata del Po e con Torino viene altamente richiesta da supreme ragioni politiche e militari, e per tutti i modi io mi adoperai a promuoverla quando fui al governo delle provincie meridionali (2). E qui reputo mio debito di fare talune osservazioni che a me sembrano gravissime. Io porto ed ho sempre portato opinione che questa riunione debba farsi nel modo il più spedito possibile, e che l'indugiaria *anche di pochi giorni* potrebbe essere cagione di grandissime sventure all'Italia. Lasciando pur da

(1) Da Roma per Spoleto ad Ancona, chilometri 246. Da Roma per Celano ad Ortona, chilometri 256. E se si costruirà un giorno una ferrovia direttamente da Celano a Roma per la vallata del Teverone, Roma disterà da Ortona chilometri 197 e dalla piazza di Pescara solo chilometri 177; sicchè questa sarà la più breve linea tra Roma e l'Adriatico.

(2) Vedi *Il Nazionale*, n° 138; gennaio 1861.

banda la necessità di riunire Napoli e le provincie meridionali colle provincie settentrionali e con Torino per ragione di unificazione e di governo, chi non vede in caso di guerra quale enorme differenza non vi sarebbe per noi se avessimo oppur no questa ferrovia, che ricongiunge Napoli colla vallata del Po? E noi siamo ben lieti al vedere come l'egregio ministro dei lavori pubblici, cavalier Peruzzi, stia facendo ogni opera per soddisfare al più presto questo nostro principalissimo bisogno politico. La convenzione presentata alla Camera dei deputati per la costruzione delle strade ferrate da Napoli al mare Adriatico ne fa intendere come vi sia proponimento di stabilire la prima comunicazione tra Napoli e Torino per Foggia, Ascoli e la vallata del Sele, perchè la linea trasversale da Napoli a Barletta è nella massima parte studiata (1). Ma lo stesso onorevole ministro, che è stato il primo a rivolgere l'attenzione alla linea trasversale da Pescara a Celano, ne fa sapere che questa linea, *per gli studi finora fatti comparisce men che l'altre scabrosa* (2).

Or, stando le cose in questi termini, pare che sarebbero da completare immediatamente gli studi del brevissimo tratto da Solmona a Celano (chilometri 23), perocchè se ulteriori studi confermeranno la maggior facilità di questo nuovo varco appennino, non vi ha dubbio che converrà riunirci a Napoli per questa linea.

La strada da Capua a Ceprano, in costruzione molto avanzata, può essere facilmente compiuta in pochi mesi; sicchè posto che tanto la linea da Bologna ad Ancona, quanto quella da Capua a Ceprano sieno in attività pel 31 dicembre di questo anno, e che il Governo curerà con ogni sollecitudine di costruire il tratto da Ancona al Tronto (chilometri 88), facciamoci a comparare le due linee dell'Ofanto e della Pescara.

(1) Camera dei deputati, Sessione 1861, n° 67, p. 5.

(2) *Ibid.*

Linea della Pescara.

Dal Tronto alla piazza di Pescara	Ch. 58
Da Pescara a presso Solmona	» 55
Da Ceprano per Sora ed Avezzano lungo il Liri e le sponde del Celano a Colle Armeno	» 72
	185
Distanza tra Solmona e Colle Armeno	Ch. 23

Linea dell'Ofanto.

Dal Tronto alla piazza di Pescara	Ch. 58
Da Pescara a Foggia	» 163
In questo tratto vi saranno i ponti sul Sangro, Tri- gno, Biferno e Fortore.	

Diramazione da Foggia ad Ascoli per riunirsi alla linea trasversale di Barletta	» 37
--	------

Questa diramazione dovrà essere costrutta quasi a bella posta per fare inclinare verso il settentrione la linea di Barletta, la quale è destinata a volgere verso il mezzogiorno, perocchè Foggia e la Capitanata non potranno altrimenti comunicare con Napoli che per Benevento. (1)

Da Salerno ad Eboli	» 32
	290

Distanza tra Eboli ed Ascoli	Ch. 100
--	---------

Le linee da Ceprano al Celano, e da Pescara a Solmona certo non saranno più malagevoli a costruire che le linee da Pescara ad Ascoli e da Salerno ad Eboli, ed avranno il vantaggio di essere più brevi di 105 chilometri sopra 290, che è quanto dire potranno esser costrutte in più breve termine,

(1) Pag. 13.

pregio principalissimo nelle nostre attuali condizioni. Confidiamo che così si possa trovar modo come portare a compimento questa riunione di Napoli con Torino anche prima del dicembre 1863.

La costruzione più o meno celere di una strada, ove non si abbia a vincere gravi difficoltà ed a far trafori, non è che quistione finanziaria, e questa perde ogni suo valore allorchè si pon mente alla brevità della linea (chilometri 185), e, quel ch'è più, alla sua importanza politica e strategica (1). Quando la Francia sentì il bisogno delle strade ferrate ne fece aprire :

nel 1855	Ch.	894
nel 1856	»	676
nel 1857	»	1253
nel 1858	»	1199

Ma, oltre alla facilità di poter essere più prestamente costrutta, ha la linea del Celano il grandissimo vantaggio di non presentare che soli chilometri 23 d'interruzione, mentre l'altra linea ne presenta 100 nelle parti montuose, ove i lavori non possono procedere speditamente. E la ferrovia di Ascoli ad Eболи non sarà compiuta che dopo tre anni e mezzo. (2) Sarà dunque della più grande importanza di avere in questo non breve tempo la più breve interruzione di linea. E per questa sola ragione, ove non vi fossero grandissimi ostacoli, farebbe mestieri di costruire prima di ogni altra la linea del Celano. Compiuti i tratti da Ancona a Solmona, e da Colle Armeno a Ceprano, durante il tempo che dovranno valicare gli Appennini in carrozze ordinarie si potrà andare da Torino a Napoli in 19 o 20 ore. (3) Ma

(1) Mettiamo che questa strada abbia a costare lire 300,000 al chilometro, si dovrà spendere lire 56,000,000 circa dal Tronto a Ceprano.

(2) La ferrovia da Ascoli ad Eболи deve esser compiuta nel luglio 1864 ed il traforo di Conza, che la divide, al 1° gennaio 1865. — Cam. de' dep., Sess. 1861, n° 67, pag. 12.

(3) La strada per Ascoli ed Eболи non potrà esser percorsa in meno di 28 a 31 ore. E questa differenza aumenta enormemente quando si tratti di trasporti di guerra. Ognun vede che differenza vi sia nel trasportare un esercito ed il materiale di guerra

s'immagini un istante compiuta la strada adriatica dal Cenisio ad Otranto, e che ne fosse dato andare a ROMA; e facilmente si comprenderà quanto questa linea di Ceprano a Pescara ne debba essere a cuore, come quella che diventerebbe il solo legame fra quasi che tutta l'Italia e la sua città capitale.

II

Le strade che farà d'uopo costruire e completare al più presto sono:

1 ^a Le linea dal Tronto ad Otranto, compimento della strada adriatica	Ch. 509
2 ^a La linea di unione dei due mari da Pescara a Napoli per Celano	» 287
3 ^a La linea del Jonio	» 500
	Ch. 1296

Per mezzo delle quali linee noi riuniremo alla rete ferroviaria italiana le provincie di

1. Teramo	}	Abruzzi
2. Chieti		
3. Aquila		
4. Campobasso	}	Puglie
5. Capitanata		
6. Bari		
7. Terra d'Otranto	}	Calabrie
8. Basilicata		
9. Cosenza		
10. Catanzaro		
11. Reggio		

per strada ordinaria, e massime per montagna, alla distanza di chilometri 23, o alla distanza di chilometri 100.

12. Terra di Lavoro
 13. Napoli
 14. Salerno;
 e le seguenti città capitali di esse provincie:

1. Chieti
 2. Foggia
 3. Bari
 4. Lecce
 5. Catanzaro
 6. Reggio
 7. Caserta
 8. Napoli
 9. Salerno.

E così collegheremo fra loro, colle altre provincie italiane e colla sede del Governo, *quattordici* delle *quindici* antiche provincie napolitane, e *nove* delle *quindici* capitali di esse provincie.

Immediatamente dopo quelle strade di più grave importanza sarebbe a costruire:

- | | | |
|--|-----|----|
| 1. la linea di Popoli ad Aquila e Rieti | Ch. | 99 |
| 2. la diramazione della linea adriatica a Teramo » | | 25 |
| 3. la diramazione della linea adriatica a Lanciano » | | 7 |
| 4. la linea dalle vicinanze di Campobasso alla strada
adriatica (1) | | 62 |
| 5. la diramazione da Foggia a Manfredonia . . . » | | 47 |
| 6. la diramazione da Monopoli a Taranto » | | 50 |
| 7. la diramazione da Lecce a Gallipoli » | | 37 |
| 8. la linea dalle vicinanze di Potenza al Ionio (1). » | | 74 |
| 9. la diramazione da Terranova a Cosenza » | | 54 |
| 10. la linea da Caserta ad Avellino » | | 57 |

Ch. 512

(1) Il passo degli Appennini dovrà differirsi ad altri tempi.

E così con altri chilometri 512, ossia con 1808 chilometri di facili strade, e con un sol passaggio degli Appennini, tutte le quindici antiche provincie e le loro capitali, una con quasi tutte le città più popolate e commerciali, e le più ricche contrade di quella parte meridionale dello Stato, che formava il regno di Napoli, rimarranno incluse nella rete ferroviaria italiana.

Ma se tutte queste strade provvedono alla unificazione italiana, allo svolgimento della nostra prosperità economica e della nostra civiltà, e temporaneamente anche in parte alla difesa nazionale, assai male noi provvederemmo a questo ultimo precipuissimo scopo, se non accelerassimo del pari per tutti i mezzi la costruzione della gran strada centrale, che è la principale linea strategica italiana. Gran parte di questa strada, e la più importante, è la linea da Bologna a Capua (chilometri 554). E di questa linea da Bologna a Capua, sebbene per altri scopi, parecchi tratti sono in costruzione od in concessione, che altro non attende che l'approvazione del Parlamento. Sicchè non rimarrebbe a concedersi che il breve tratto da Avezzano per Rieti a Spoleto (chilometri 104) per assicurarne l'intera costruzione. Noi annoveriamo questa strada fra quelle che vanno costrutte al più presto, ed includiamo fra le linee delle provincie meridionali il tratto da Avezzano a Spoleto, chilometri 104

E la continuazione di questa linea da Capua per Benevento a Taranto, colla diramazione di Bovino a Foggia, chilometri 316
tanto per ragioni strategiche che per ragioni economiche, è da porre fra quelle che in secondo luogo debbono costruirsi.

Le ferrovie che siam venuti testè ricordando montano a chilometri 2228, che richiederanno un capitale di circa 500 milioni; e se noi intendiamo, come certo dobbiamo intendere,

di dare un potente impulso nella via del progresso civile, politico ed economico egualmente a tutte le parti d'Italia, dobbiamo energicamente provvedere che nel più breve tempo sieno costrutte. E quando la ricchezza pubblica e privata si sarà meglio svolta per ogni dove potremo forse costruire le altre ferrovie accennate nella prima parte di questo nostro lavoro. Tutte le provincie italiane debbono esser condotte a quello stato di prosperità, in cui si ritrovano alcune di esse, non solo pel loro benessere speciale, ma per la prosperità generale dell'Italia tutta quanta. Le provincie antiche dello Stato e la Toscana certo non han provveduto ancora a tutti i loro bisogni in fatto di ferrovie, ed in ispecie fa d'uopo che ci rivolgiamo animosamente al compimento dei nostri varchi delle Alpi; pur le provincie meridionali, per mettersi a pari condizioni col Piemonte, dovranno avere da chilometri 2500 a chilometri 2900 di ferrovie, e per uguagliarsi alla Toscana da chilometri 3200 a chilometri 3500 (1).

L'Italia ora non ha che circa 4,000 chilometri di ferrovie costrutte, in costruzione, o concesse sopra una superficie di 262,000 chilometri quadrati, e con una popolazione di 22,500,000 abitanti, ossia chilometri 17,55 per ogni 100,000 abitanti, e chilometri 1,51 per ogni miriametro quadrato, quando che la Francia ne ha chilometri 45 per ogni 100,000 abitanti, e chilometri 3 per ogni miriametro quadrato. alcuna delle provincie italiane in vero come la Toscana, trovasi a questo riguardo anche in migliori condizioni della Francia; ma è a por mente che la Francia è ben lungi dall'avere un sistema ferroviario sì completo da poter sostenere il paragone coll'Inghilterra, col Belgio e con altri Stati. Pur volendo paragonare l'Italia alla Francia noi dobbiamo costruire ancora altri 4,000 chilometri di ferrovia, avuto riguardo alla

(1) Vedi pag 26.

superficie, e meglio che 6,000 se riguardiamo alla popolazione. E ben dovremo costruirli in un prossimo avvenire se, lasciando pur da un lato la grave questione politica, vogliamo venire energicamente svolgendo la ricchezza ed il benessere della nazione. Senza l'aiuto di questo potentissimo mezzo di prosperità e di civiltà, noi condanneremo il novello Stato a vivere vita languida ed ineerta. Il novello Stato ha mestieri di non dipartirsi dalle tradizioni del vecchio Piemonte, che non mai ristava da spese, per ingenti che fossero, quando risguardavano sia l'armamento e la guerra, sia lo svolgimento della ricchezza nazionale; svolgimento che solo può creare, e colle tasse e col credito, i necessari mezzi che rendono possibili lo stesso armamento e la stessa guerra. E non era egli forse il Piemonte testè, quando si riuniva colle altre provincie italiane, di gran lunga più ricco, con oltre mille milioni di debito, che nel 1847 con solo 135 milioni? Se avesse avuto minore ardire, se non avesse armato, se non avesse fatto strade ferrate, se non si fosse spinto energicamente nella via della prosperità materiale, a che sarebbero oggi mai le sorti d'Italia? La miglior politica per l'Italia sarà ora, come fu per lo innanzi, quella che meglio provvederà alla nostra potenza militare, ed allo svolgimento della ricchezza nazionale. La questione della nostra finanza ne è molto a cuore, ed a ragione; ma la sola via che vi ha di render veramente florida la nostra finanza è di sviluppare la ricchezza del paese; e la ricchezza non potrà svilupparsi senza facili comunicazioni. E diciamolo pur senza esitanza, egli bisognerà spender molto per riordinare le nostre finanze, o altrimenti imiteremo quell'agricoltore che per difetto di capitali lascia infruttifero il suo podere. Anzichè spaventarmi del nostro debito pubblico, io mi spaventerei se per questa paura noi esitassimo di prendere quei provvedimenti che possono svolgere la ricchezza nazionale. La floridezza delle condizioni economiche e finan-

ziere di un paese non si rileva dalla cifra del suo debito, si bene dalla sua produzione. La Francia che ha un debito proporzionalmente più che doppio del nostro, e l'Inghilterra e l'Olanda che l'hanno sestuplo, certo non sono in tristi condizioni economiche e finanziere. Senzachè è da por mente, per la quistione speciale che ora ne occupa, che a cagion dei proventi che dovranno dare le ferrovie in Italia forse o non saranno di carico allo Stato, o sol di lievissimo; specialmente se si aggrupperanno convenevolmente per mettere a peso delle più produttive quelle che producono meno, e se si prenderanno tutti quei provvedimenti che, senza nuocere alla bontà dell'opera, ne sminuiscono la spesa. Tutte quasi le ferrovie in Europa cominciano a rendere in proporzione de' capitali, se eccettui le ferrovie inglesi, a cagion del gran sperpero fatto in quelle costruzioni. Eppure l'Inghilterra, dopo aver costruito una rete così perfetta di strade ferrate, intende quest'anno d'investire nella costruzione di nuove linee la somma di circa cinquanta milioni di lire sterline, ossia meglio che un miliardo e duecento milioni delle nostre lire, quanto cioè sarebbe sufficiente per costruire i chilometri 6000, di cui noi avremmo bisogno (1).

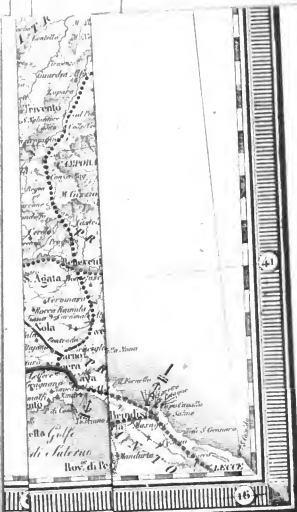
Torino, 25 maggio 1861.

(1) *The Times*, jan. 27, 1861; *The Railway Times*, 1860-61.

SPECCHIO DELLE FERROVIE ITALIANE

PROVINCE DEL REGNO D'ITALIA	SUPERFICIE chilom. quad.	POPOLAZIONE		Strade ferrate costruite in costruzione e concesse chilometri	N.° DE' CHILOMETRI	
		assoluta	per chil. quad.		per ogni 100,000 abbit.	per miria- metro quad.
Provincie sarde di Terraferma	33,887	3,514,096	104	1230	35,00	3,62
» dell'isola di Sardegna	24,250	573,115	24	»	»	»
» lombarde	21,349	3,027,018	142	498	16,45	2,34
» dell'Emilia	22,230	2,127,105	96	494	23,22	2,22
» di Toscana	22,220	1,815,243	82	895	49,30	4,00
» delle Marche	9,990	902,970	90	620	29,38	1,97
» di Roma ed Umbria	21,293	1,207,116	57	238	3,31	0,30
» napoletane	79,233	7,187,485	91	»	»	»
» di Sicilia	27,335	2,231,020	82	»	»	»
Regno d'Italia	261,787	22,585,168	86	3965	17,55	1,51

679103 SAN

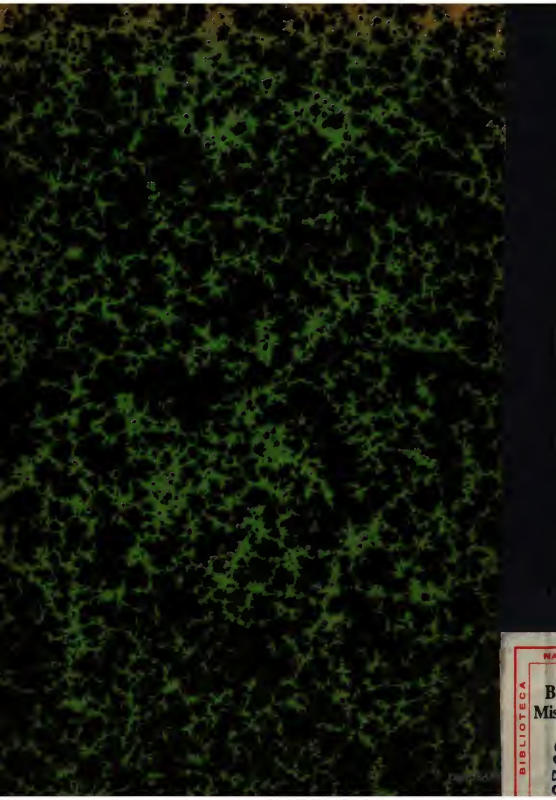


primo. Calcografia F.th Decca









BIBLIOTECA

B.
Mis